



M395-1580

Explications sur les modifications de l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR ; RS 741.621) et la modification de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21)

Ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route

1. Point de départ

Le 1.1.2007, l'ADR¹ a introduit un système standardisé pour la restriction des transports de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers au niveau international. On a quatre catégories de tunnels décrivant de manière complète l'étendue du transport (B, C, D, E). Les Parties contractantes n'ont qu'à déterminer la catégorie de tunnel. Une fois cette détermination effectuée, il en résulte automatiquement les marchandises pouvant être transportées et leurs quantités. En ce qui concerne l'affectation des tunnels à une catégorie de tunnels, l'ADR renonce toutefois à définir une méthodologie de détermination des risques; le choix d'une telle méthode incombe aux Parties contractantes.

Les travaux relatifs à la mise en œuvre de la réglementation de l'ADR relative aux tunnels ont été entrepris en Suisse en 2007 après l'entrée en vigueur de celle-ci au niveau international. Il s'est avéré qu'il n'était pas possible de mettre en œuvre les prémisses internationales au niveau national de manière cohérente sur l'ensemble du réseau (à savoir tous les tunnels suisses du réseau des routes de grand transit) dans le court délai imparti de trois ans (jusqu'au 31.12.2009). Rien que l'élaboration de la méthodologie de détermination des risques et des éventuels besoins en restrictions des marchandises dangereuses dépassait nettement le court délai fixé en raison de la complexité de la tâche.

Sans catégorisation correspondante et signalisation conformément aux directives internationales, aucun des tunnels contenus dans l'appendice 2 de la SDR n'auraient plus été soumis à la moindre restriction à partir de 2010. C'est la raison pour laquelle les 15 tunnels qui étaient déjà soumis à l'époque à des restrictions pour le transport de marchandises dangereuses ont été affectés à la catégorie E en guise de « réglementation transitoire ». Cela permettait de conserver l'état des restrictions de l'époque (dans la mesure du possible). Les restrictions de l'époque des tunnels ont donc été conservées jusqu'à ce qu'une évaluation soit possible avec une nouvelle procédure à développer.

2. Déroulement des projets

Lors d'une première phase, la méthodologie de détermination des risques a été développée. Elle devait permettre une détermination uniforme et transparente des risques et montrer si un tunnel devait être affecté à une catégorie de restriction de l'ADR et si oui laquelle sur la base de considérations scientifiques. La méthodologie est divisée en une analyse des risques simplifiée (niveau 1) et une analyse des risques détaillée (niveau 2).

Dans le cadre de l'analyse des risques simplifiée (niveau 1), les dix facteurs d'influence les plus pertinents sont utilisés pour examiner l'éventuelle présence de risques élevés et élaborer sur cette base une analyse de risques détaillée. Dans le cas contraire, un tunnel est considéré comme non critique pour le transport de marchandises dangereuses et affecté à la catégorie de tunnels A (tunnel sans restriction).

¹ Accord européen relatif au transport international des matières dangereuses par route (ADR ; RS 0.741.621)

Les risques sont représentés plus précisément dans le cadre de l'analyse des risques détaillée (niveau 2). Une comparaison avec les critères de l'ordonnance sur les accidents majeurs OPAM permet de clarifier si les risques sont acceptables ou non pour l'incorporation dans une catégorie de tunnels donnée.

Lors d'une deuxième phase, l'OFROU a soumis à la méthodologie de détermination des risques tous les tunnels du réseau des routes nationales ainsi que tous les tunnels des routes cantonales déjà soumis à des restrictions. Les catégorisations en résultant ont été ensuite examinées en prenant en compte d'autres aspects que ceux purement scientifiques (notamment examen des axes alternatifs, besoins économiques, politique des transports) et ont été en partie modifiées.

Lors d'une troisième phase, les propositions de catégorisation de l'OFROU ont été soumises aux cantons concernés pour prise de position. Tous les cantons ont par ailleurs été enjoints à remettre à l'OFROU leurs demandes de reclassement des tunnels dépendant de leur juridiction afin qu'il soit également possible de prendre en compte d'éventuelles restrictions imposées à des tunnels sur le réseau de routes cantonales et communales dans le cadre de la présente révision. La méthode de détermination des risques de l'OFROU a été mise à disposition pour ce faire.

3. Résultats

Sur les 15 tunnels provisoirement affectés à la catégorie E, les restrictions pour les trois tunnels des routes cantonales Alvaschein, Landwasser et Solis ont déjà été abrogées le 1^{er} janvier 2013 à la demande du canton des Grisons après confirmation par les résultats de la méthodologie de détermination des risques .

La liste actuelle des tronçons routiers comprenant des tunnels soumis à des restrictions ne comprend donc plus que 12 tunnels. Pour 6 de ces tunnels, la restriction du transport de marchandises dangereuses devrait être abrogée l'avenir étant donné que l'analyse des risques montre que les risques sont acceptables et qu'aucune autre raison n'incite à maintenir la restriction. Cela concerne les tunnels suivants :

- N2 Seelisberg (NW/UR)
- N2 Costoni di Fieud (TI)
- N3 Kerenzer (GL)
- N13 Via Mala (GR)
- N13 Bärenburg (GR)
- N13 Rofla (GR)

Il est ressorti de l'analyse des risques que quatre autres tunnels se trouvaient dans la zone acceptable. Cela concerne les ouvrages suivants :

- N13 San Bernardino (GR)
- RC Rongellen II (GR)
- RC Grand-Saint-Bernard (VS / Italie)
- RC Galerie du Marcolet (VD)

Il s'est avéré par contre qu'il fallait conserver le San Bernardino et le Grand-Saint-Bernard dans la catégorie E pour des raisons de politique des transports (axes de transit nord-sud). Ceci est également valable pour les tunnels Rongellen II (route touristique alternative à la N13) et Marcolet (présentant davantage de risques que le réseau routier de contournement).

Pour deux des tunnels actuellement soumis à des restrictions, la méthodologie d'études de risques des risques a montré qu'ils devaient toujours relever de la catégorie E :

- N2 Gothard (UR/TI)
- RC Mappo Morettina (TI)

11 tunnels supplémentaires du réseau des routes nationales ont été soumis à une analyse des risques approfondie :

- N1 Gubrist (ZH)
- N1 Milchbuck (ZH)
- N1 Schöneich (ZH)
- N3 Hof (ZH)
- N4 Cholfirst (ZH)
- N2 Biaschina (TI)
- N2 Melide/Grancia (TI)
- N2 Pambio/Gentilino (TI)
- N2 Piumogna (TI)
- N13 Isla Bella (GR)
- N28 Gotschna (GR)

L'évaluation n'a pas encore pu être effectuée de manière définitive pour les tunnels de Milchbuck, Schöneich et Cholfirst. Pour les autres tunnels, ni l'analyse des risques ni la politique des transports ne nécessitent l'imposition de restrictions.

Des restrictions supplémentaires pour le réseau de routes cantonales ont été demandées par les cantons du Tessin et de Thurgovie :

- RC Vedeggio - Cassarate (TI)
- RC Giratoire souterrain de la gare de Frauenfeld (TG)

Ces deux demandes se sont avérées justifiées sur le plan de la sécurité. C'est la raison pour laquelle ces ouvrages doivent eux aussi être soumis à la catégorie E. Dans les deux cas, les risques liés au transport de marchandises dangereuses sur les axes alternatifs ont été considérés comme inférieurs à ceux du trajet par le tunnel.

Les résultats détaillés de l'analyse des risques figurent dans l'annexe 4. (*document de la division N*)

Les résultats peuvent être résumés de la manière suivante :

- Une affectation à la catégorie E pour des raisons relevant des risques ne peut être justifiée que pour les tunnels suivants : Gothard, Mappo Morettina, Vedeggio-Cassarate et giratoire souterrain de la gare de Frauenfeld.
- Dans le cas du San Bernardino et du Grand-Saint-Bernard, on propose de conserver les tunnels dans la catégorie E pour des raisons relevant de la politique des transports. Il en va de même pour les tunnels cantonaux de Rongellen II et Galerie du Marcolet pour lesquels les cantons compétents n'ont pas déposé de demande de reclassement. Pour tous les autres tunnels, les restrictions de traversée actuellement en vigueur doivent être abrogées.
- Les évaluations ne sont pas encore terminées pour les tunnels des routes nationales de Milchbuck, Schöneich et Cholfirst dans le canton de Zurich. Avant que ces tunnels et éventuellement d'autres tunnels du reste du réseau ne soient soumis à une restriction pour le transport de marchandises dangereuses, il faudrait à nouveau au préalable consulter les cantons et les organisations intéressées (procédure de consultation).

A partir du 1^{er} janvier 2015, le nombre de tunnels soumis à des restrictions pour le transport de marchandises dangereuses sera donc inférieur qu'actuellement. On peut cependant partir du principe qu'il n'y aura pas de transfert du rail vers la route des transports de marchandises dangereuses. Ces changements auront surtout des répercussions locales. La situation reste inchangée pour les transports transalpins.

Ordonnance sur la signalisation routière

Les restrictions de circulation dans les tunnels seront indiquées par le signal « Circulation interdite aux véhicules transportant des marchandises dangereuses » (2.10.1). Celui-ci concerne tous les véhicules qui doivent être signalés conformément à la SDR ; dans les tunnels, il s'applique également à toutes les unités de transport que la SDR assimile auxdits véhicules. La catégorie de tunnel selon l'appendice 2 SDR sera indiquée sur une plaque complémentaire au moyen de la lettre correspondante.

Conformément aux réglementations internationales, le signal « Sens obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses » (2.41.2) sera utilisé pour indiquer aux véhicules concernés par les restrictions de circulation dans les tunnels quel itinéraire de substitution ils doivent emprunter afin d'éviter le tunnel interdit.

Dans la formulation actuelle de l'art. 24, al. 5 OSR il est possible d'interpréter que le signal 2.41.2 soit disposé indépendamment de l'apposition subséquente du signal d'interdiction de passage. Ce n'est pas la volonté du législateur. La formulation adaptée permet de clarifier que le signal de sens obligatoire ne doit être utilisé qu'avant un signal d'interdiction de passage et que seuls les véhicules concernés par l'interdiction sont concernés.